

# スペイン継承戦争期イングランドにおける海軍資材法と船舶必需品調達

日尾野 裕 一

## 1. はじめに

17世紀より、イングランドは自らの軍艦を建造する資材である船舶必需品<sup>(1)</sup>(Naval Stores)のほぼ全てを輸入に頼っていた。スウェーデン、ロシア、イーストカントリー<sup>(2)</sup>といったバルト海沿岸地域が主要な供給国であったが、17世紀後半よりイングランドはこれらの地域、特に最大の供給国であったスウェーデンへの有力な輸出品を持たなかったため、大幅な貿易赤字を蓄積していた<sup>(3)</sup>。累積する貿易赤字に加え、イングランドを支える海軍力、海運力の源泉である船舶を建造するための物資である船舶必需品を外国、しかも一部の地域にのみ依存している状態が好ましくないとされ、船舶必需品調達におけるバルト海貿易への依存からの脱却が求められていく。そのなか白羽の矢が立ったのが、北米北部植民地<sup>(4)</sup>(以下、北部植民地)である。17世紀以来、西インド諸島の砂糖や、北米南部植民地のタバコのような主要輸出商品(staple commodities)を北部植民地は持たず、商業面での有効利用が模索されていたが、最も有力な利用案が、北部植民地での船舶必需品生産であった。船舶必需品の多くは森林資源由来であったため、北部植民地の豊富な森林資源が船舶必需品の原材料として着目されたのである。そして、1690年代より当地で森林資源由来の船舶必需品を生産することを狙った北米植民地産船舶必需品生産計画(以下、船舶必需品生産計画)が進められていく。

17世紀末から18世紀にかけての船舶必需品生産計画と海軍による船舶必需品調達は、バルト海貿易と大西洋貿易双方を睨んだものとして展開される。この時期は、通商史の泰斗であるラルフ・デイヴィスのいう「商業革命」にあたり、ヨーロッパ域内貿易と大西洋貿易との関係が着目されるべき時期である。そのような時期における船舶必需品生産計画と海軍による船舶必需品調達は、イングランドの植民地貿易とバルト海貿易とを結びつける事例であるとともに、イングランド、そしてブリテンの拡大を推し進めていった植民地政策と海軍の活動が相互にどのようにかわっていたかを見るうえでも重要なものである。

だが、この領域における研究は停滞している。19世紀末のロードによる先駆的研究<sup>(5)</sup>では、帝国史の文脈を用いつつ、この領域を北米植民地政策の一環として捉えている。このロードの研究を受けたものとしては、オスグッドのものが挙げられる<sup>(6)</sup>。また、ネッテルス<sup>(7)</sup>は、ビアー

の「Old Colonial System<sup>(8)</sup>」の概念を利用してこの領域を論考している。アルビオンは<sup>(9)</sup>、1926年の著作で海軍の資材調達について詳細な記述をするなど、戦前は帝国史の文脈を利用しつつ、この分野の研究が行われていた。1960年代、70年代前半にはこの分野の研究は進み、先のアルビオン<sup>(10)</sup>に加え、マローン<sup>(11)</sup>、キーバイ<sup>(12)</sup>といった研究者、我が国においては宇治田<sup>(13)</sup>がこの分野を専門に取り扱う著作や論文を発表している。しかし、1970年代後半以降はこの分野を対象とする研究は見られない。世界システム論、「新たな帝国史」といった領域において部分的に言及されることはあり、特に世界システム論においては、北部植民地が「周辺化」しなかった要因の一つとして挙げられているものの<sup>(14)</sup>、それらの研究が依拠しているものは1970年代以前の上述した研究であり、「新たな帝国史」やアトランティックヒストリーといった1980年代以降の新たな研究視角からの分析は行われていない。また、先行する研究にはいくつかの問題点が存在する。

第一の問題は、植民地政策か海軍どちらか一方に考察が偏っていることである。先行研究は、どちらかの立場から船舶必需品生産計画を分析するものであり、双方の視点を対照させるようなものはない。しかし、植民地政策、海軍双方からの研究があることから明確なように、この計画においては植民地行政を担当する通商委員会（Board of Trade）と海軍両方が重要な役割を果たしていた。特に海軍側からの研究が乏しいが、その要因として、後述するように海軍はバルト海貿易によってもたらされる船舶必需品を重視していたことが挙げられる。しかし、海軍は船舶必需品生産計画を無視していたわけではなく、独自の見解を持ち、通商委員会や国務大臣に対して発信していた。それ故、海軍と植民地政策を担っていた通商委員会の双方が計画をどのように捉えていたか、相手の計画の意図に対してどのような見解を持っていたかを分析することが、船舶必需品生産計画と当時の船舶必需品調達が如何なるものであったかを論じるうえで必要である。これは、植民地政策という帝国の重要な事柄に対し、防衛以外で海軍が如何なる見解を持っていたかを見ることを可能とし、通商委員会や国務大臣以外の視点から植民地政策を分析することを可能とする。

第二の問題は、北米植民地及び大西洋貿易とバルト海貿易との関連性に対する考察の些少さである。17世紀以前より船舶必需品の一大供給源であったバルト海貿易と、北米植民地産船舶必需品の供給を担った北米植民地と大西洋貿易は、船舶必需品生産計画に双方ともに大きな影響を与えた。だが、一国史的な歴史叙述が主流であったこともあり、先行研究はその対象が北米植民地かバルト海貿易のどちらかに大きく偏っているとともに、両者の関係について論じるものはほとんどない。近年の研究において、大西洋貿易とバルト海貿易との関係に着目する論考は表れているものの<sup>(15)</sup>、この分野は依然として勃興期にあり、船舶必需品生産計画を対象とした論考もない。だが、船舶必需品生産計画と船舶必需品調達を検討するうえで、北米植民地とバルト海貿易双方を視野に入れることは必要不可欠なものであるとともに、そのような性格を持つ船舶必需品生産

計画を研究することは、アトランティックヒストリーの概念を利用しつつ、北米植民地とバルト海沿岸地域、大西洋貿易とバルト海貿易を結節することにもつながる。

これらの問題点を考慮すると、船舶必需品生産計画とイングランドの船舶必需品調達を分析するうえで、植民地政策と海軍の対照、植民地政策とバルト海貿易双方への視線が要求されることとなる。以上のことから、本稿は、計画初期段階であるスペイン継承戦争期を対象に、通商委員会による計画への意図と対照させつつ、海軍がこの計画に対して如何なる意図を持ち、実際にどのような行動をとっていたかを分析する。特に、該当時期の船舶必需品調達における海軍の言説、バルト海貿易が阻害された時期の海軍の言説を分析することで、船舶必需品の調達と船舶必需品生産計画への認識を把握する。

## 2. 海軍資材法と通商委員会

1696年に設立された通商委員会へのコミッションの中でも言及されているように<sup>(16)</sup>、1690年代より着目された船舶必需品生産計画であるが、17世紀末の船舶必需品生産計画は、北米植民地、特に北部植民地における船舶必需品の生産可能性の模索が中心であり、本格的な供給に向けた議論は進められなかった。それは、1690年代に至るまで、イングランドとスウェーデンの関係が良好であり、バルト海情勢が平穏であったため、船舶必需品の輸入が安定していたからである。しかし、船舶必需品の一大供給地であったバルト海沿岸地域を巻き込んだ大北方戦争の勃発による輸入の不安定化、スペイン継承戦争の勃発に伴う軍艦用船舶必需品の需要増加、スウェーデンの親仏反英政策の実施、スウェーデンの重商主義政策の一環として実施されたピッチとタールのイングランドへの輸出規制といった要素により、安定的な船舶必需品の調達が困難となっていく。なかでも、スウェーデンからの輸入が大半を占めるピッチとタールの輸入不安が大きな問題となった。1703年のスウェーデンのピッチとタール輸出規制により、新たな供給源をイングランドは求める必要に迫られ、それまでの北米植民地の調査は具体的な供給案の形成へと議論の質が変化し、ピッチとタールの供給が船舶必需品生産計画における中心に据えられることとなる。

このスウェーデンによる輸出規制は、当時の駐スウェーデン大使ジョン・ロビンソン（John Robinson）による、1703年の北部国務大臣チャールズ・ヘッジズ（Charles Hedges）への報告によって問題化された。その報告の中で、ロビンソンは、スウェーデンによるピッチとタールの輸出規制はイングランドを対象としており、「ピッチとタールを取り扱う貿易業者と、その貿易に従事している相当数の海運両方は大きな打撃を受け、ピッチとタールのイングランドでの価格は独占者の思う様となるであろう<sup>(17)</sup>」と論じ、そのような状況が続くことに対して警戒を強めていた。前年のスウェーデン産ピッチ・タールの輸入量の激減に加え<sup>(18)</sup>、スウェーデンからの輸出規制という事態が発生したことで、軍艦を建造するうえで重要な物資であるピッチとタールの輸入先をスウェーデン一国に依存するという状況からの脱却が求められ、新たなピッチとター

ルの供給地として北米植民地が着目された。ヘッジズは通商委員会に対して協力的であり<sup>(19)</sup>、この問題に対して両者は情報を共有し、如何にして北米植民地にてピッチとタールを中心とした船舶必需品を生産し、イングランド本国へと供給するか議論が1703年から1704年にかけて通商委員会を中心になされていく。

通商委員会は、17世紀末以降の植民地商人や植民地総督から得られた情報を基に、現地での生産と本国への供給の促進案を検討し、海軍の自由貿易志向<sup>(20)</sup>を考慮した結果、北米植民地からの船舶必需品供給促進案として、参入障壁のない自由貿易に対する奨励金給付の案を採用した。そのために1704年に制定された法律が海軍資材法<sup>(21)</sup>であり、その内容は通商委員会が中心に起草し、植民地商人及び1696年に北米植民地における船舶必需品生産可能性について調査に行った委員<sup>(22)</sup>の意見を参考に形成された。

ロビンソンの報告により法制定への流れが決定的になったため、法制定の直接の要因はスウェーデンの輸出規制がもたらした輸入の不安定化であったと言えるが、海軍資材法の内容は輸入の不安定を解消すること以外の目的を含んでいた。海軍資材法は1705年に施行され、全9条で構成されており、その目的は序文で説明している。それは、船舶必需品を自領である北米植民地で生産することで、この貿易において外国の隷属化にある状況を脱することであり、それを第一の目的としている。これは、1703年以降の議論を基にしたものであり、本法律が1703年のスウェーデンによるピッチとタールの輸出規制に端を発したものであることを示している。この目的に付随して、植民地貿易の増強による海運と水夫の増強、植民地との貿易強化、さらに北米植民地を本国及びその他の植民地の工業生産上の競争相手にすることを回避することが挙げられており<sup>(23)</sup>、第一の目的を除くこれらの目的は航海法体制及び重商主義の観点からのイングランドの貿易強化という点で一貫している。これらの目的のうち、植民地が本国の工業製品製造における競争相手となることを回避させるというものは着目に値する。18世紀初頭の段階で、北部植民地では毛織物産業の進展がみられ、それは本国による北部植民地への毛織物の輸出を阻害するものとして警戒された。それ故、生産に多くの労働力が要求されるピッチとタールを北部植民地の主要輸出商品とし、これらの物資を北部植民地で生産することを奨励することによって、西インド諸島や南部植民地と同様に北部植民地も主要輸出商品を生産する植民地とするとともに、当地での毛織物産業に従事する人口を減少させることが狙われたのである<sup>(24)</sup>。このように、海軍資材法は、航海法体制や重商主義の強化といった要素を帯び、船舶必需品生産がより盛んであった南部植民地ではなく、植民地としてより有効活用の方策を考慮する必要のあった北部植民地をより重視する法律として形成された。

2条から8条にかけては具体的な海軍資材法の内容が記述されているが、その内容は二つに大別できる。一つ目は北米植民地での船舶必需品生産に対する奨励方法であり、二つ目は北部植民地及び中部植民地の森林に対する保護規定である。前者は、第2条から第5条で規定されており、



後者は、第6条と第7条で規定されている。第8条は、海軍資材法に記載されている船舶必需品を植民地から本国の経由なしに第三国に輸出することを禁じる列挙品とし、航海法体制へ組み込む内容となっている<sup>(25)</sup>。第9条は法律の有効期限であり、9年間とされた。

船舶必需品供給のための海軍資材法の条項は、第2条に支払うべき奨励金の金額と対象の物産についての規定が、第3条、第4条に奨励金給付の条件に付いての規定が、第5条に北米産船舶必需品に対する海軍の優先購入権の規定が定められている。奨励金は、輸入業者もしくは船舶保有者に給付されることが定められたが、これは、バルト海と北米の輸送費の差、保険料の差、現地雇用にかかる費用の差が生み出す製品の価格差を補填し、植民地産船舶必需品がイングランド市場で競争力を持つことが出来るようにするための方策であった。奨励金の給付先が現地生産者ではなく、輸入業者であり船舶保有者であったことは、生産そのものを奨励するのではなく、輸送を奨励することによって現地での生産量を増加させるという試みであったことを示している。実際、現地での船舶必需品生産に関しては各々の植民地総督と北米森林管理局長官<sup>(26)</sup> (Surveyor General of Her Majesty's Woods and Forests in America) に任されていた部分が多く、北部植民地の住人の多くが船舶必需品の生産に不慣れであったにもかかわらず、現地でのピッチとタールの生産指導については植民地側にはほぼ一任していた。だが生産指導は捗々しくなく、植民地産のピッチとタールの品質はなかなか海軍の求める水準には至らなかった。これは、海軍が植民地産船舶必需品に対して低い評価を持つ一因となり、スペイン継承戦争中、その輸入が容易なものではなくなったもののバルト海貿易、特にスウェーデンによって供給されるピッチとタールに海軍が拘泥した大きな要因となる。スペイン継承戦争後には品質を巡る議論が活発化し、1718年にはピッチとタールの開封検品が<sup>(27)</sup>、1722年には製法の指定<sup>(28)</sup>が議会法で定められ、品質の改善が図られることとなった。

2点目の内容であり、第6条で違法伐採禁止規定と、第7条で違法山焼き禁止規定によって構成される北部植民地及び中部植民地の森林保護は、前半部で規定されている船舶必需品の殆どを生み出す重要な資源である森林を保護するものと法文内では論じられているが、海軍資材法制定以前から北米植民地では重要な問題となっていた事案でもあった。北部植民地は、1640年には既に木材の供給地として着目されており<sup>(29)</sup>、17世紀末には北部植民地産のマスト材を海軍は購入していた。海軍のマスト供給地の一つとみなされていた北米植民地の森林保護は、17世紀末より各植民地の総督が強く訴えていた事項であるとともに<sup>(30)</sup>、海軍にとっても重要な事項であった。北米植民地の森林保護は、ピッチとタールの調達が主要な議題であった1703年以降の海軍資材法制定時の議論としては主流とは言い難いものであったが、1703年以前の船舶必需品生産計画、特に1696年に派遣された調査委員と、植民地産木材の有効利用を主張する植民地総督の報告を踏まえて法律に組み込まれた。

1703年のロビンソンからの報告に反応し、ピッチとタールの輸入の不安定化を解消するために

植民地で生産を行うことを目的として海軍資材法は制定された。しかし、航海法体制の強化、重商主義的観点での北部植民地の利用、北米植民地の森林管理といった要素を含み、ピッチとタールの安定的な調達のみを目指した法律ではない形を取り、法律は施行されることとなる。その結果、海軍資材法は船舶必需品輸入の安定化のみならず、北米植民地の重商主義的観点からの活用も狙った法律となった。そして、その重商主義的側面を担っていたのは、法律制定の主導的立場にあった通商委員会であった。通商委員会は1696年の発足当時からイングランドの植民地政策において重商主義政策を推し進める組織であり、17世紀末の重商主義者がその著作で論じたように<sup>(31)</sup>、「有害な植民地」であった北部植民地を有効活用する方策を見出し、実行することは重要な案件であった。そのため、通商委員会が主導して制定された海軍資材法には重商主義的側面が強く出ることとなる。

通商委員会は、船舶必需品生産計画に基づき北部植民地で船舶必需品を生産することで、17世紀後半より続いたバルト海貿易の赤字を減少させ、帝国内で必要な物資を自給できるようにするとともに、船舶必需品という主要輸出商品を得た北部植民地を本国毛織物製品の市場とすることを期待した<sup>(32)</sup>。このように、「有害な植民地」であった北部植民地を、本国を中心とした重商主義体制に組み込むことによる、貿易収支の改善という利点でも船舶必需品生産計画は着目されていた。通商委員会も調達の安定化について考慮しなかったわけではないが、その方策はその職務の性質上、バルト海貿易からの供給の安定化よりも植民地からの供給を重視し続けた。1710年の通商委員会のアン女王への報告では、ピッチとタールの安定した調達のためには北米植民地からの供給が効果的であり、さらにそれによって北米植民地の繊維産業を抑制できると述べている<sup>(33)</sup>。

これらを考慮すると、船舶必需品生産計画への通商委員会の意図は基本的には重商主義に基づいたものであったと言える。海軍資材法の第一の目的は船舶必需品の海軍への安定供給にあったが、その議論においても通商委員会は重商主義的なメリットとの関係から北米植民地産の船舶必需品の重要性を語った。通商委員会主導で形成されたことで、重商主義的側面を帯びた海軍資材法であったが、それはあくまでも通商委員会の意図に沿ったものであり、この重商主義的な船舶必需品生産計画は行政府内でコンセンサスが得られたものではなかった。海軍資材法は、北米産船舶必需品を購入する立場にあった海軍にとっても重要な法律であり、海軍はまた別の意図を船舶必需品生産計画に対して持っていた。

### 3. 海軍と船舶必需品生産計画

海軍にとっての船舶必需品生産計画は、通商委員会にとってのそれとは異なるものであった。しかし、通商委員会とは主張が異なるものの、海軍は船舶必需品生産計画そのものへは反対しなかった。むしろ17世紀末より海軍は、資材の利用者であり受益者として積極的に北米の森林資源の有用性について調査を実施していた。17世紀末の海軍による船舶必需品生産計画への参加の最

たる例が1696年の海軍省（Admiralty）による北部植民地への調査委員の派遣である。海軍省が主体となって調査委員を派遣したことは、海軍側も植民地での船舶必需品生産に対して高い関心を持っていたことを示すものである。海軍側の北米植民地産船舶必需品への関心はこれ以降も続き、海軍資材法制定以後も船舶必需品生産計画に関与していく。

しかし、北米植民地産船舶必需品に関して継続的に調査を行いながらも、海軍は北米植民地から産出される船舶必需品について過度の期待はしていなかった。輸送された北米産のサンプルに対しても海軍造船所であるデプトフォードの造船技師に点検させ、有用な品と利用に堪えない品とを区別した報告を提出しているように<sup>(34)</sup>、実際に植民地産の船舶必需品が使用に耐えうるか検討を加えていた。これは、当時の海軍が、バルト海貿易からもたらされる高品質、低価格の船舶必需品を圧倒的に重視していたからであり、大北方戦争、スウェーデンの重商主義政策、スペイン継承戦争といった船舶必需品安定供給の阻害要因が多く発生したにもかかわらず、海軍は海軍資材法制定後もこの態度を一貫して守った。たしかに、これらの阻害要因はバルト海貿易を不安定化させたが、決定的に崩壊させるには至らず、大北方戦争中もバルト海貿易からの供給が完全に停止することはなかったため、バルト海貿易によってもたらされる船舶必需品は重要な地位を占め続けた。海軍自らが送り込んだ調査委員から1700年に送付されたサンプルを海軍局（Navy Board）が検品した際に<sup>(35)</sup>、その品質には疑問を呈していたことから<sup>(36)</sup>、海軍にとって船舶必需品を輸入する際にその品質は重要な要素であったことが理解できる。価格面に関しても、海軍は、1702年の植民地商人による船舶必需品輸送の特権会社設立請願に対して、価格の上昇という独占がもたらす弊害を指摘し、市場価格よりも高価な場合はその購入を拒否する権利を与えてほしいと女王への報告し<sup>(37)</sup>、通商委員会が是としていた独占的な特権会社の設立には反対するなど、購入者としての立場を主張し、安価な商品の調達を望んだ。

海軍による調査は、通商委員会と同様に、北米大陸での船舶必需品生産可能性についてのもののみではなかった。1700年のサンプルに関する報告からも分かるように、どの程度北米産の船舶必需品がバルト海貿易によってもたらされる船舶必需品に品質・価格面で迫ることが出来るか、海軍が物資として利用するに足だけの品質を保持しているかということを論点としていた。彼らにとってはあくまでも北米の「調査」であり、船舶必需品の生産地として北米植民地をバルト海貿易の後継とする発想までは無かった。通商委員会の考える船舶必需品生産計画は、その重商主義的観点から、北米植民地からの供給を重視したのに対し、海軍はバルト海産の船舶必需品が常にファーストチョイスであり、北米産のそれは他の地域と同列に扱うべき予備と捉えていたのである。

しかし、海軍は、その船舶必需品の多くをバルト海貿易に依存し、そこから供給される産品を好んだものの、軍事的に重要な産品の輸入を一国に依存することに対する危険性は認識していた。それ故、北米植民地産船舶必需品を生産することは、船舶必需品の予備供給地を創出することに

つながり、海軍への物資供給の安定化を招くものとして好意的に捉えていた。海軍は船舶必需品生産計画に一定の意図と期待を持っていたからこそ、通商委員会主導の計画に対し、海軍は自らの主張を表明し、計画を修正することを試みていく。

海軍にとっての船舶必需品計画の意図が明確に表れた場が、1706年12月に実施された通商委員会での、海軍局の官僚を召喚したうえでの意見聴取である。その場で海軍側は北米での船舶必需品生産に対して、以下の11点の意見を述べた。

- 1) 海軍の利益とイングランドの利益は異なる。2) 海軍は生産地に関わらず、最安値の船舶必需品を購入することとしており、これは海軍がスウェーデン産の船舶必需品を好む理由である。
- 3) 北米産船舶必需品は国の利益とあり、可能な限りこれを推進するべきである。そのため、価格が同じならば北米産の船舶必需品を海軍は購入する。4) バルト貿易が自由化されたならば、より安い船舶必需品が大量に入ってくる。5) 低品質の北米産船舶必需品を購入するのは値段が他の輸入先のものよりも下回ったときである。6) 船舶必需品を北米で多く生産できれば価格が下がり、国全体の利益となる。7) 植民地のタールは品質が同じぐらいであり既に利用している。
- 8) 昨年大量の北米産タールを購入する契約を結んでおり、その到着を期待している。9) ジョン・ブリッジャー<sup>(38)</sup> (John Bridger) の働きは大きく、昇給に値する。10) 奨励金が科せられた船舶必需品は高品質である必要があるが、その判断は関税局が関わっているところが大きい。
- 11) 良い品質にたいして期待しているため、より一層船舶必需品の改良を望む<sup>(39)</sup>。

第1点目で海軍の利益とイングランドの利益との違いを鮮明にしているということは、海軍にとっての船舶必需品生産計画は王国にとっての計画とは異なるということである。ここでいう王国にとっての計画とは通商委員会主導の計画を指している。通商委員会にとっての生産計画の意図が、重商主義的視点からの植民地の利用である一方、海軍にとっての生産計画の意図は、安価で高品質な船舶必需品の安定的な購入に他ならなかった。海軍自体も安価で高品質の船舶必需品の購入という自らの利益の希求が、重商主義体制の強化という王国全体の利益の希求とは必ずしも一致していないことを認識しながらも、自らの主張を展開し続けていく。これは、海軍にとっての海軍資材法が、1702年のピッチとタール供給の著しい低下と、1703年から1704年に展開された北米植民地の船舶必需品供給地化の議論に基づいていることに起因する。海軍にとっての船舶必需品生産計画と海軍資材法は、ピッチとタールの供給源をスウェーデン一国に依存していることから生じうる不安定な調達事情を解消するとともに、ストックホルムタール会社の独占を解体することによる価格の低下が目的であり、通商委員会の意図する重商主義的側面については重視していなかった。そのことは2点目以降の意見が明確にしている。バルト海貿易によってもたらされる船舶必需品を海軍が好む理由と、植民地産船舶必需品が使用される条件として低価格が強調されており、海軍のコストへの意識の強さが表れている。だからこそ、植民地産船舶必需品の本国への供給が、バルト海産の船舶必需品の価格を下げる効果があることにも海軍は着目してい



た。

ただし、海軍は自らの利益とイングランドの利益との違いを明確に示しているとはいえ、海軍が王国の利益に反しているわけではない。ここで海軍が述べている王国の利益とは、王国による重商主義政策の推進という文脈であり、全体的な国益を示すものではない。海軍が述べる「イングランドの利益」とはあくまでも船舶必需品生産計画におけるその場限定のロジックとして利用されていたにすぎず、植民地で船舶必需品を重商主義体制に組み込むことは海軍の利益とは必ずしも合致しないことの主張のために用いられた。

1709年から1710年にかけてのストックホルムタール会社による独占販売の際にも、海軍局から海軍省への報告の中で植民地産のピッチとタールが論じられている。そこで海軍は、植民地から入ってくる物資の殆どはピッチであり、当時欠乏していたタールは少なく、奨励金を給付してもなお、スウェーデンから供給されていたほどの安値ではないことを主張しているように<sup>(40)</sup>、依然として海軍は植民地産の船舶必需品に対して好意的ではなかった。また、北米植民地産ピッチとタール貿易を含む植民地貿易の船員を海軍が水兵として徴兵することの問題に関しても、海軍と通商委員会で利害の対立が起きている<sup>(41)</sup>。しかし、北米植民地からのピッチとタールの輸送船に対して、この通商が費用に見合うほどの利益を出すとは判断していないにもかかわらず、護衛艦を年に二度派遣することを国務大臣に海軍省が意見しているように<sup>(42)</sup>、製品へは否定的な意見を持ちながらも、植民地産船舶必需品の本国への供給に対して海軍は非協力的な姿勢は取らなかった。

海軍は、植民地で船舶必需品を生産することの目的を、国産化による調達の安定化よりも競争原理の導入による価格の低下とスウェーデン一国に依存する体制からの脱却においた。それ故、必ずしも北部植民地のみに新たな供給地を限定する必要はなかった。そのため、海軍は船舶必需品の新たな供給地として北米植民地のみならず他地域、特にロシアにも着目し、ピッチとタールの調達を模索していく。

#### 4. 海軍と船舶必需品調達

スペイン継承戦争中もバルト海産の船舶必需品を利用することを好んだ海軍であったが、前述したように安定的にバルト海貿易を行えるような情勢ではなくなっていた。特にスウェーデン産のピッチとタールの調達不安に対して海軍は対応策を講じることを迫られた。新たな供給地として北米植民地、ロシア、ノルウェーが検討されるほか、オランダからの輸入までも候補とされたが<sup>(43)</sup>、そのなかでも海軍はロシアに着目した。スペイン継承戦争初期のロシアはバルト海沿岸にサンクトペテルブルグを建造し、その建造当初からピョートル大帝はサンクトペテルブルグをロシアの重要貿易港とする意図を持ち、イングランド商人への便宜を図る意図を持っていた。また、白海沿岸のアルハンゲリスクの存在も重要であった。アルハンゲリスクは高緯度に位置し、

冬季は凍結するため貿易港として機能することができず、主要なバルト海貿易の拠点であったストックホルムやダンツィヒと比較して遠方に位置するなど、地理的にバルト海沿岸地域よりも不利であった。しかし、アルハンゲリスクとの交易は、大北方戦争により情勢が非常に不安定となっていたバルト海を通過する必要がなくなるというメリットがあり、事実、大北方戦争中のアルハンゲリスクは貿易高が伸長することとなった<sup>(44)</sup>。ピョートルの政策に加え、イングランド側にとってもその地理的な利便性から好まれたにもかかわらず<sup>(45)</sup>、サンクトペテルブルグが英露貿易の拠点となるのは1710年代にはいつてからであり、大北方戦争中の英露貿易にとってアルハンゲリスクは重要な貿易港であった。

英露貿易が大きな展開を見せたのは、1699年にモスクワカンパニーに与えられていた独占貿易権が廃止され、加盟料が60ポンドから5ポンドに改変され、イングランドの対露貿易が事実上自由化されてからである。これにより、ロシアからの船舶必需品の供給増加が見込まれ、1700年には有力なバルト海商人であるナサニエル・グールド（Nathaniel Gould）がモミ材や麻とともにロシアからタールを輸入している<sup>(46)</sup>。また、1703年の海軍局から海軍省に提出された手紙では、スウェーデンからのピッチとタールの輸入の不安定化と価格高騰への対応策が検討され、新たな供給地として既にロシアが挙げられていた<sup>(47)</sup>。だが、海軍がピッチとタールの新たな供給地として本格的にロシアに着目したのは、海軍資材法制定以後である。17世紀よりロシアは、イーストカントリーとともにイングランドにとっては麻・亜麻の供給国であり、船舶必需品供給地として重要な国であったが、スペイン継承戦争開戦時点のイングランドはロシア産ピッチとタールを殆ど輸入していなかった。そのイングランドがピッチとタールの供給地としてロシアに着目した理由としては、スウェーデンによる輸出規制に加えてアルハンゲリスクの地政学上のメリット、ピョートル大帝によるサンクトペテルブルグ振興策が挙げられる。そのような背景のもと、1705年に派遣された当時の駐ロシア大使チャールズ・ワイトワース（Charles Whitworth）による英露の通商条約を巡る交渉の中、イングランドはロシア側へとピッチとタールの輸入に向けた働きかけを行うこととなる。

元通商委員会の官僚であったワイトワースであるが、ウィーンにいた彼がモスクワに派遣されたのは通商条約の交渉のみならず、英露間の通商の改善のためでもあり、そのなかには、ヘッジズが言及したように<sup>(48)</sup>、海軍用のピッチとタールの輸入のための交渉を行うことも含まれるなど、船舶必需品供給も重要な論点とされていた。ワイトワースと交渉をしたロシアの外務官僚フェドル・ゴローヴィン（Fedor Golovin）は、その交渉の中でロシアのサンクトペテルブルグ重視、バルト海重視の通商政策を明確に打ち出し、イングランドに対してピッチとタールを供給する見返りとして、サンクトペテルブルグへの自由な航行のために、スウェーデンによるバルト海通行の支配を撤回するようイングランドが圧力をかけることを望んだ<sup>(49)</sup>。しかし、イングランドにとって、一時反英政策をとったといえどもスウェーデンは対仏戦争を進めるうえで重要な同盟国

であり、英露の関係は通商を重視したものと捉えていた。そのため、政治上の協力を求めるロシアとは通商条約を巡る意図の齟齬があり、ロシアの通商を盾に取ったバルト海政策に対しては好意的ではなかった<sup>(50)</sup>。1705年にはピョートルから、サンクトペテルブルグ発の船舶を用いるという条件のもと、タールを供給するという申し出があったが、その価格はイングランド側が意図するものよりも高額であり、有益な提案ではなかった<sup>(51)</sup>。しかし、ウィトワースからのロシア産ピッチとタールの輸入に関する報告は、これらの物資の調達を大きくスウェーデンに依存していた海軍にとっては重要なものであり、海軍局は様々な検討の余地があれども歓迎すべきものとした<sup>(52)</sup>。海軍にとってのロシアは、船舶必需品の予備供給地の一つであるとともに、ストックホルムタール会社の独占状態を崩しうる存在であったからである。1706年のウィトワースの報告で、ロシア産タールがオランダ市場に大量に供給されると伝えられたことに対しても、イングランドにはそのタールは直接供給されることはないにもかかわらず、市場価格を低下させ、タール会社の独占を打破するものとして非常に好意的に捉えている<sup>(53)</sup>。この態度は、この時期には既にピッチとタールの調達の不安定さから海軍が脱しており、十分な在庫を有していたことで<sup>(54)</sup>、調達に緊急性がなかったことにも起因するが、スウェーデンの独占体制の打破を希求する海軍の立場を如実に表している。

ウィトワースによる英露通商条約の交渉は、1709年にロシアが、ポルタヴァ会戦の勝利の結果、バルト海沿岸地域のプレゼンスを強化し、イングランドの協力を求めなくてもよい状況となる一方、その状況をイングランドは警戒したことで頓挫した<sup>(55)</sup>。また、ロシアによるピッチとタールの供給はスペイン継承戦争期の間、低調かつ不安定なものに終始し<sup>(56)</sup>、ロシアは、結局ピッチとタールの予備供給地とはならなかった。だが、海軍にとって重要な事項であったスウェーデンによる独占体制とそこへの過度の依存の打破という点では、スウェーデンのシェアの段階的な低下が表しているようにロシアからのピッチとタールの輸入は効果があった。この効果の点で、ロシア産船舶必需品の輸入に関して海軍が重視したことは自由貿易と価格である。1705年までのロシア産タール貿易は、ピョートルと懇意であったモスクワカンパニーの商人ヘンリ・スタイルズ（Henry Stiles）が独占しており<sup>(57)</sup>、それ以降もピョートルの意のもとにあるなか、海軍は自由貿易を希求し、そのメリットを再三説いた。価格に関しても、スウェーデンからの輸入と比較してどの程度にあるかということを重視し、必ずしもロシア産タールを無条件で歓迎したわけではなく、自らの判断基準で、有益か否か検討していた<sup>(58)</sup>。

本来スウェーデン産のピッチとタールの代替品として議会法の制定までして期待されていた北米植民地産船舶必需品を重視することなく、ロシア産船舶必需品の調達も海軍は検討していたが、それが王国の重商主義的な方針に対して反していることは、海軍側も認識していた<sup>(59)</sup>。この点を危惧しつつも海軍は、自らの利益を優先し、北米植民地とロシアをイーストカントリーといった地域とともに、新たな船舶必需品供給源として同列に認識していた。

予備供給地の模索をする一方で海軍は、スウェーデン産ピッチとタールの輸入の再安定化も模索していた。海軍資材法制定以後、イングランドのピッチとタール輸入におけるスウェーデンのシェアは漸減していたが、そのシェアはスペイン継承戦争中を通じて50%を下回ることはなく<sup>(60)</sup>、イングランドの船舶必需品調達において重要な地位を占め続けた。そのため、海軍は、スウェーデンからの船舶必需品調達及びバルト海の通行に関してバルト海商人から情報を入手し、スウェーデンからの船舶必需品の輸入継続に強い意欲を持っていた。スペイン継承戦争中のスウェーデンのタール輸出規制は、1703年と1709年に行われたが、海軍資材法制定の要因となった1703年の輸出規制と同様に、1709年の輸出規制に対しても海軍省は敏感に反応していく。

1709年の輸出規制の際は、規制に加えて、デンマークが対スウェーデン戦争に復帰したことで、スウェーデンは対抗措置としてスウェーデン発船舶のズンド海峡航行を禁止し、その結果、1709年から1710年にかけて、バルト海の通行が非常に不安定になり<sup>(61)</sup>、イングランド行のタール輸送船は航行ができなくなった。この状況を受け、海軍省はスウェーデンからのタール輸入に対して強い不安を表明し、実際に翌年の海軍用タール輸入の入札者がいないことが報告されている<sup>(62)</sup>。ズンド海峡の航行制限を受け、バルト海商人から、イングランド - スtockホルム間の通信がほとんど不通となったという報告が海軍局に上がり<sup>(63)</sup>、イングランド - スtockホルム間の通信が不通になったことで、バルト海商人はスウェーデン産ピッチとタールへの入札ができなくなっていると主張し、海軍用船舶必需品の輸送が不安定なものになると論じた。実際にはスウェーデン産船舶必需品の輸入量がこの時期に著しい減少を見せたわけではないが<sup>(64)</sup>、海軍局はこの問題を海軍省に上げ、北部国務大臣ヘンリ・ボイル (Henry Boyle) にも伝えるよう報告をしている<sup>(65)</sup>。特に、航行制限に伴う通信の不通は、海軍にスウェーデン産タールを納入する商人に大きな影響を与え、海軍へのタール納入が不安定かつ高価格になっているとされた。当時の駐スウェーデン大使ロバート・ジャクソン (Robert Jackson) はスウェーデン側に航行禁止を解くよう働きかけたが、事態は改善しなかった<sup>(66)</sup>。この事態を報告する中でも、海軍はロシア産タールを代替品として議論したが、それは従来のスウェーデン産のものの2倍近い価格であることを海軍局は伝えている<sup>(67)</sup>。スウェーデンによる輸出規制は、1710年3月にスtockホルムタール会社より、海軍利用分のタール供給の申し出があった<sup>(68)</sup>ことを契機に、海軍がタール会社と契約を締結したことで解消したが、この契約は海軍が志向する自由貿易ではなく、タール会社が差配するものであった。スウェーデンとのタール貿易が自由貿易となるのは1712年であるが、1714年にはピッチとタール生産用木材の一大供給地であったフィンランドをロシアの侵攻により喪失したことで独占販売は崩壊するとともに、スウェーデンのピッチとタールのシェアは激減する<sup>(69)</sup>。

1709年の事態に対して海軍局は、1703年のスtockホルムタール会社の輸出制限策を引き合いに出し事態の深刻さを海軍省に伝えるとともに、1703年の事態と同様に<sup>(70)</sup>、改善策としては自



由貿易こそが望ましいと主張した。この主張の中で海軍局は、「前述の商品（タール）については以前のような自由貿易が、海軍にとって大いに利益となるとともにこの国全体の利益にもなる<sup>(71)</sup>」と述べている。海軍の利益と国の利益という構図は、1706年に北米産船舶必需品について海軍が言及した際にも用いられているが、明らかにここでみられる王国の利益と、北米産船舶必需品について言及した際の王国の利益は異なる。前者における利益、すなわちバルト海貿易の自由化は海軍の利益であるとともに、王国の利益でもあると主張しているが、後者における王国の利益は、船舶必需品生産計画における重商主義的側面であり、海軍の利益とは並立しないと捉え、この点に関しては自らの利益を優先することを主張した。海軍は、自らの主張が重商主義体制の強化という王国の利益を阻害しかねないものであることに自覚的であるがために<sup>(72)</sup>、自らの主張の正当性と有効性を補強する必要があった。そして、タール貿易の自由化のメリットは、1710年のジャクソンからボイルへの報告や<sup>(73)</sup>、通商委員会から女王への船舶必需品計画に関する報告の中で<sup>(74)</sup>、ストックホルムタール会社を解体させるよう働きかけることを主張しているように、海軍以外も認識していた。そのため、持説の強化を図るロジックとして「王国の利益」が用いられたのである。船舶必需品生産計画を巡る議論で用いられている王国の利益は、全体的な国益ではなく、局面ごとに王国に利するか否かというものであった。だからこそ、それに反したとしても王国そのものに異を唱えるということにはならず、海軍は自らの利益と王国の利益とを分離して主張を展開することができたのである。

## 5. おわりに

スペイン継承戦争中の船舶必需品生産計画は、計画の初期であったため、植民地産船舶必需品の生産がどのようなものになるかは未知数であった。しかし、現状が不明瞭であったが故に、通商委員会と海軍それぞれが計画に対してどのような期待と意図を持っていたかが明確に表れた。そして、海軍による船舶必需品生産計画は、通商委員会によるそれとは大きく異なるものであった。後者にとっての船舶必需品生産計画は、植民地政策であり、イングランド本国を中心とした重商主義体制を強化し、北部植民地を有効活用するための政策であった。しかし、前者にとっての船舶必需品生産計画は、あくまでもピッチとタールの供給源としてスウェーデン一国に依存することにより生じるデメリットを解消するための政策であり、北部植民地を含む北米植民地を予備供給地とすることにあった。そのため、輸入できる限りにおいて海軍はスウェーデン産のピッチとタールの調達を希求し、それが叶わないときであっても北部植民地産のみに期待するのではなく、ロシアからの供給も模索するなど、複数の予備供給地候補を検討していた。

だが、海軍は、自身が植民地産船舶必需品に固執しないという態度は王国の利益に合致するものではないということも認識していた。同時代の重商主義者が論じるように「有害な植民地」であった北部植民地を有効活用する政策である船舶必需品生産計画の有益さは海軍も把握しており、

大西洋貿易のリスク低減のために、その商品が海軍にもたらす利益は些少であると判断しながらも、植民地産ピッチとタールを輸入する船に護衛艦を派遣することを提言している。そして、重商主義体制の強化のメリットを把握していたからこそ、海軍の利益はイングランドの利益とは異なるという表現を使いながら、自らが求める船舶必需品調達は如何なるものかを主張し、その正当性を説明し、理解を求めた。それは、安価で高品質な船舶必需品の供給を第一とするというものであり、それ故、海軍にとって奨励金制度を導入してもなお高価な植民地産ピッチとタールを優先的に購入する意図はないことを示した。

海軍の考える船舶必需品調達の安定化にとって有効な方策とは、スウェーデンの独占体制の打破であった。そのために海軍は北米植民地を含む多様な供給源を模索し、その意味では船舶必需品生産計画に期待をしていたが、最も重視したことはバルト海貿易の自由化であった。そして、それは外交と密接に関係する問題であるために王国全体の利益と結び付けて語られることとなる。重商主義体制の強化という王国の利益に直結する政策に同意を見せず、一方でバルト海貿易の自由化を王国の利益につながると主張していることは、通商委員会主導の船舶必需品生産計画に対する海軍の態度を如実に表すとともに、重商主義体制の構築に反するからこそ、自らの求めるバルト海貿易の自由化もまた王国に利益をもたらすものであると海軍は主張する必要があったことを表す。海軍は、計画を自らの利益希求の一要素としては捉えつつも、海軍独自の主張の正当性を王国の利益と関係させることで表明していく。

つまり、海軍が同意を示さなかったのは、北米植民地での船舶必需品生産とその調達ではなく、それを基にした北部植民地の重商主義体制への組み込みという通商委員会の意図に対してであった。北部植民地での船舶必需品、特に生産に多くの労働力が必要であり、豊富な森林資源を原料とするピッチとタールの生産を活性化し、北部植民地を本国に有益な原材料供給地とするとともに、毛織物産業といった本国の産業と利害が重なる産業を抑制することは王国の利益につながるものであった。海軍もまた、この計画がもたらす本国への利益の大きさは認識していたが、自らの根幹を為す軍艦の建造において重要物資であったピッチとタールに関して、バルト海貿易からの調達が不完全ながらも継続していたため、価格面、品質面で劣り、しかもスペイン継承戦争中は十分な生産がなかった北米植民地産の物資に過度の期待を寄せることはできなかった。そのため、バルト海貿易によって調達するうえでの諸リスクを改善するために多様な予備供給地を模索する一環として船舶必需品生産計画を捉え、バルト海貿易による調達を主軸としつつも、そのリスクに備えるという姿勢が、スペイン継承戦争中の海軍の船舶必需品調達への基本的な態度であり続けたのである。

#### 注

- (1) 広義には船舶を建造、艤装するのに必要な資材を含むが、本稿では森林由来の造船資材（木材、ピッチ、ター

- ル)、麻、亜麻を指す。
- (2) バルト海東岸、南岸地域を指す。
  - (3) 玉木俊明『北方ヨーロッパの商業と経済 1550-1815年』知泉書館, 2008年, p.233。
  - (4) ニューイングランドを中心とする北米大陸東岸の植民地を指す。
  - (5) Lord, Eleanor Louisa, *Industrial Experiments in the British Colonies of North America*, Baltimore, 1898.
  - (6) Osgood, Herbert. L., *The American Colonies in the Eighteen Century*, vol.1, Columbia University Press, 1924, reprinted, Gloucester, Mass, 1958.
  - (7) Nettels, Curtis P., "The Menace of Colonial Manufacturing, 1690~1720", *The New England Quarterly*, Vol. IV, 1931.
  - (8) Beer, George. L., *The Old Colonial System*, New York, 1912.
  - (9) Albion, Robert Greenhalgh, *Forests and Sea Power: the Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Cambridge, Mass, 1926.
  - (10) Albion, Robert Greenhalgh, "The Timber Problem of the Royal navy, 1652-1862", *Mariner's Mirror*, Vol.38, 1952.
  - (11) Malone, Joseph J, *Pine Trees and Politics*, London, 1964; idem, "England and the Baltic Naval Stores Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries", *Mariner's Mirror*, Vol.58, 1972.
  - (12) Kirby, David Gordon, "The Royal Navy's Quest for Pitch and Tar during the Reign of Queen Anne", *Scandinavian Economic History Review*, Vol.22, 1974.
  - (13) 宇治田富造『資本主義成立期の植民地問題』青木書店, 1964年。
  - (14) イマニユエル・ウォーラーステイン『近代世界システム1600~1750』川北稔訳, 名古屋大学出版会, 1993年。  
[Wallerstein, Immanuel, *The Modern World-System II Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750*, New York, 1980.]
  - (15) Leos Müller, Philipp Robinson Rössner, Toshiaki Tamaki (ed.), *The rise of the Atlantic economy and the North Sea/Baltic trade, 1500- 1800 : proceedings of the XVth World Economic History Congress*, Utrecht, 2009.
  - (16) Jensen, Merrill, *English historical documents*, vol.9, London, 1955, pp.245-248.
  - (17) *The Letter to a Member of Parliament concerning the Naval Store Bill brought in last Session*, 1720, p.7.
  - (18) *Industrial Experiments in the British Colonies of North America*, p.142.
  - (19) Steel, I. K, *Politics of Colonial Policy The Board of Trade in Colonial Administration 1696-1720*, Oxford, 1968, p.92.
  - (20) *Calendar of State Papers, Colonial Series. Preserved in the State Paper Department of Her Majesty's Public Record Office*, London, 1964-78, vol. 21, 502, pp.291-292.
  - (21) *An Act for encouraging the Importation of Naval Stores from Her Majesty's Plantations in America*. (3&4 Anne, c.9)
  - (22) 1696年に派遣された調査委員は、下院議員であり植民地貿易に深くかかわっていたサー・ヘンリー・アシュurst (Sir Henry Ashurst) と海軍省によって2名ずつ選出され、北部植民地の森林資源を主に調査した。
  - (23) この目的は北米で船舶必需品を生産することの有用性を主張する際に、常に用いられていくこととなる。  
1710年代にウィリアム・ウッド (William Wood) がその著書で北米産船舶必需品生産計画のメリットとして挙げたものも同様のものであり (Wood, William, *A Survey of Trade*, London, 1717.)、1720年代になり各種新聞が北米植民地での船舶必需品生産によるメリットを主張した際にも挙げられたものも、産業奨励、航海促進、貧民雇用、国力増強といった、海軍資材法の目的を土台にしたものであった。(Weekly Journal or British Gazetteer (London, England), Saturday, March 10, 1722.)
  - (24) *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol.25, pp.47-49.

- (25) 川瀬進『航海条例の研究』徳山大学総合経済研究所, 2003年, p.177。
- (26) 北米森林管理局長官の業務は北米植民地の森林管理と同時に船舶必需品生産指導が主要なものであった。
- (27) *An Act against clandestine running of uncustomed Goods, and for the more effectual preventing of Frauds relating to the Customs.* (5Geo. I , c.11)
- (28) *An Act giving further Encouragement for the Importation of Naval Stores, and for other Purposes therein mentioned.* (8 Geo. I , c.12)
- (29) Stock, Leo Francis, *Proceedings and Debates of the British Parliaments Respecting North America*, vol.1, New York, 1966, p.101.
- (30) *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. 17, 267, p.152.
- (31) ジョサイア・チャイルドやジョン・ケアリといった17世紀末を代表する重商主義者は、それぞれが依拠する理論は異なるものの、イングランド本国を中心とした重商主義体制において北部植民地は無益、もしくは有害な植民地であると断じた。(Cary, John, *An Essay on the State of England, in Relation to its Trade, its Poor, and its Taxes, for Carrying on the Present War against France*, Bristol, 1695. Child, Josiah, *A New Discourse of Trade*, London, 1693. [ジョサイア・チャイルド『新交易論』杉山忠平訳, 東京大学出版会, 1967年。])
- (32) *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. 22, 600, pp.273-275.
- (33) *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. 25, 127i, pp.46-49.
- (34) *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol.15, 22, p.10.
- (35) *Proceedings and Debates of the British Parliaments Respecting North America*, vol.2, p.368-369.
- (36) *Industrial Experiments in the British Colonies of North America*, p.14.
- (37) *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol.21, 502, pp.290-291.
- (38) 1696年に派遣された調査委員の一人であったジョン・ブリッジャー (John Bridger) は1706年より1718年まで北米森林管理局長官を務め、海軍資材法制定以後の船舶必需品生産計画に大きな影響を与えた。
- (39) *Journal of the Commissioners for Trade and Plantations... Preserved in the Public Record Office*, vol.1, Nendeln, 1969-70, p.303.
- (40) TNA (The National Archives), SP42/8/42. Navy Board to Burchett, 27th January 1710.
- (41) TNA, SP42/8/44. Lords of the Admiralty to Boyle, 24th March 1710.
- (42) TNA, SP42/8/44. Lords of the Admiralty to Boyle, 24th March 1710.
- (43) TNA, SP42/7/188. Navy Board to Burchett, 15th September 1703. オランダはビッチヤタールを生産することはなく、オランダが輸入した物資を再輸入するという形で供給することを想定していた。
- (44) Veluwenkamp, Jan Willem, "The Purchase and Export of Russian Commodities in 1741", *Entrepreneurs and Entrepreneurship in Early Modern Times: Merchants and Industrialists within the Orbit of the Dutch Staple Market*, ed. Lesger, C. and Noordegraaf, L., Den Haag, 1995, p.86.
- (45) Merriman, R.D., *Queen Anne's Navy, Documents Concerning the Administration of the Navy of Queen Anne 1702-1714*, London, 1961, 25, pp.161-162. Navy Board to Secretary of the Admiralty, 20th June 1706.
- (46) *The Royal Navy's Quest*, p.107.
- (47) TNA, SP42/7/188. Navy Board to Burchett, 23rd October 1703.
- (48) Hartley, Janet M., *Charles Whitworth: Diplomat in the Age of Peter the Great*, Gower House, 2002, p.37.
- (49) *The Royal Navy's Quest*, p.108.
- (50) 武田元有「18世紀前半におけるバルト海貿易とロシア南下政策」, 『鳥取大学・大学教育総合センター紀要』第1号, 2004年, p.33。
- (51) *The Royal Navy's Quest*, p.109.
- (52) *Queen Anne's Navy*, 22, pp.159-160. Navy Board to Secretary of the Admiralty, 5th August 1705.
- (53) *Queen Anne's Navy*, 24, p.161. Navy Board to Secretary of the Admiralty, 5th June 1706.



- (54) *Queen Anne's Navy*, 25, pp.161-162. Navy Board to Secretary of the Admiralty, 20th June 1706.
- (55) *Charles Whitworth*, p.58.
- (56) *The Manuscripts of the House of Lords*, vol.6, London, 1979, pp. 321-322; *The Manuscripts of the House of Lords*, vol.9, p. 343,363.
- (57) *Ibid.*, p.45.
- (58) *Ibid.*, p.45.
- (59) *Queen Anne's Navy*, 22, pp.159-160. Navy Board to Secretary of the Admiralty, 5th August 1705.
- (60) *Industrial Experiments in the British Colonies of North America*, p.142.
- (61) *The Royal Navy's Quest*, p.112.
- (62) TNA, SP42/8/42. Navy Board to Burchett, 27th January 1710.
- (63) TNA, SP42/8/45. Behrens and Niemand to Navy Board, 29th March 1710.
- (64) *Industrial Experiments in the British Colonies of North America*, p.142.
- (65) TNA, SP42/8/42. Navy Board to Burchett, 27th January 1710.
- (66) *The Royal Navy's Quest*, p.112.
- (67) TNA, SP42/8/45. Navy Board to Burchett, 29th March 1710.
- (68) TNA, SP42/8/47. Navy Board to Burchett, 10th April 1710.
- (69) *Industrial Experiments in the British Colonies of North America*, p.142.
- (70) TNA, SP42/7/28. Navy Board to Clarke, 10th March 1703.
- (71) TNA, SP42/8/42. Navy Board to Burchett, 27th January 1710.
- (72) *Queen Anne's Navy*, 22, pp.159-160. Navy Board to Secretary of the Admiralty, 5th August 1705.
- (73) *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol.25, 6li, p.19.
- (74) *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol.25, 127i, pp.46-49.

